

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges
Eigentum

Internationales Büro

(43) Internationales
Veröffentlichungsdatum
18. September 2014 (18.09.2014)



(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2014/140153 A1

(51) Internationale Patentklassifikation:

F02B 33/00 (2006.01) F02B 39/10 (2006.01)
F02M 35/10 (2006.01) F02M 25/07 (2006.01)

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2014/054923

(22) Internationales Anmeldedatum:
13. März 2014 (13.03.2014)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
A 50171/2013 13. März 2013 (13.03.2013) AT

(71) Anmelder: AVL LIST GMBH [AT/AT]; Hans-List-Platz
1, A-8020 Graz (AT).

(72) Erfinder: KAPUS, Paul; Waldweg 9, A-8111 Judendorf
(AT). NEUBAUER, Matthias; Zehendorf 91, A-8092
Metttersdorf (AT). PREVEDEL, Kurt; Siedlerweg 3, A-
8041 Graz (AT).

(74) Anwalt: BABELUK, Michael; Mariahilfer Gürtel 39/17,
A-1150 Wien (AT).

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BN, BR, BW,
BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK,
DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM,
GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IR, IS, JP, KE, KG, KN, KP,
KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD,
ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI,
NO, NZ, OM, PA, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU,
RW, SA, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH,
TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA,
ZM, ZW.

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,
GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ,
TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ,
RU, TJ, TM), europäisches (AL, AT, BE, BG, CH, CY,
CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT,
LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE,
SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA,
GN, GQ, GW, KM, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: INTERNAL COMBUSTION ENGINE HAVING SEVERAL CYLINDERS

(54) Bezeichnung : BRENNKRAFTMASCHINE MIT MEHREREN ZYLINDERN

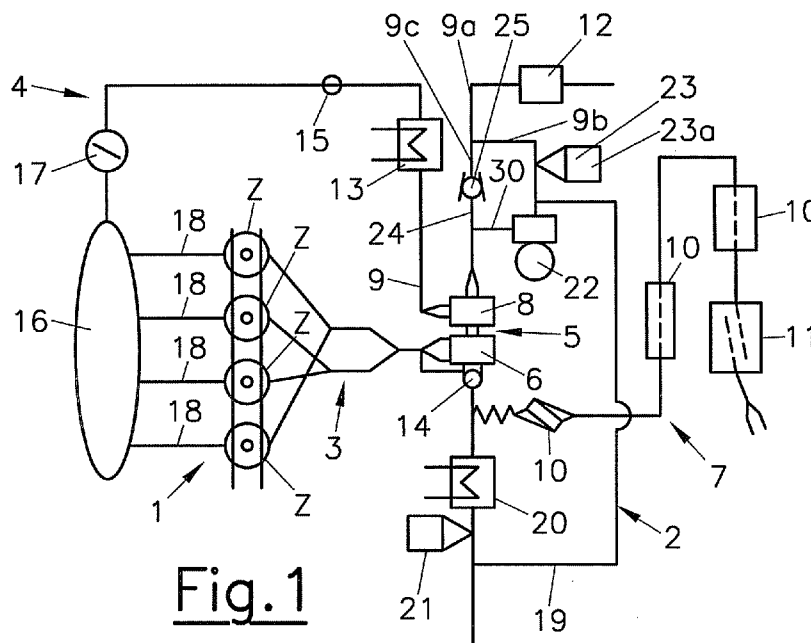


Fig. 1

(57) Abstract: The invention relates to an internal combustion engine (1) comprising: a plurality of cylinders (Z); an exhaust gas recirculation system (2) which has an exhaust gas recirculation duct (19) between an outlet system (3) and an inlet system (4) and at least one turbocharger (5); and an electrically operated compressor (22) which is arranged in an air/EGR flow path (30) and through which, controlled by at least one valve (21), fresh air and/or recirculated exhaust gas can optionally flow. The inlet system (4) comprises at least one inlet manifold (16) which is fluidically connected to a fresh-air flow path (9a, 9b, 9c) and from which at least one inlet port (18) leading to at least one cylinder (Z) extends. The aim of the invention is to provide a corresponding engine with reduced fuel consumption and/or emissions in all operating ranges and with equal and high charge dilution for all cylinders in a simple manner. According to the invention, a first valve (21), which is preferably a simple control valve, is arranged in the exhaust gas recirculation duct (19) of the exhaust gas recirculation system (2), preferably upstream of the electrically operated compressor (22), and a second valve (23) is arranged in a fresh-air flow path (9a, 9b) of the inlet system (4), preferably upstream of the electrical compressor (22).

recirculation system (2), preferably upstream of the electrically operated compressor (22), and a second valve (23) is arranged in a fresh-air flow path (9a, 9b) of the inlet system (4), preferably upstream of the electrical compressor (22).

(57) Zusammenfassung:

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

**Veröffentlicht:**

— mit internationalem Recherchenbericht (Artikel 21 Absatz 3)

Die Erfindung betrifft eine Brennkraftmaschine (1) mit mehreren Zylindern (Z), mit einem eine Abgasrückführung (19) zwischen einem Auslasssystem (3) und einem Einlasssystem (4) aufweisenden Abgasrückführsystem (2), sowie mit zumindest einem Abgasturbolader (5), mit einem in einem Luft/EGR -Strömungsweg (30) angeordneten, elektrisch betriebenen Verdichter (22), welcher, gesteuert durch zumindest ein Ventil (21), wahlweise mit Frischluft und/oder rückgeführtem Abgas durchströmbar ist, wobei das Einlasssystem (4) zumindest einen mit einem Frischluftströmungsweg (9a, 9b, 9c) strömungsverbundenen Einlasssammler (16) aufweist, von welchem zumindest ein zu mindestens einem Zylinder (Z) führender Einlasskanal (18) ausgeht. Um auf möglichst einfache Weise Kraftstoffverbrauch und/oder Emissionen in allen Betriebsbereichen zu verringern und eine für alle Zylinder gleiche und hohe Ladungsverdünnung zu ermöglichen, ist vorgesehen, dass ein vorzugsweise als einfaches Regelventil ausgebildetes erstes Ventil (21) in der Abgasrückführung (19) des Abgasrückführsystems (2), vorzugsweise stromaufwärts des elektrisch betriebenen Verdichters (22), und ein zweites Ventil (23) in einem Frischluftströmungsweg (9a, 9b) des Einlasssystems (4), vorzugsweise stromaufwärts des elektrischen Verdichters (22), angeordnet ist.

Brennkraftmaschine mit mehreren Zylindern

Die Erfindung betrifft eine Brennkraftmaschine mit mehreren Zylindern, mit einem eine Abgasrückführleitung zwischen einem Auslasssystem und einem Einlasssystem aufweisenden Abgasrückführsystem, sowie mit zumindest einem Abgasturbolader, mit einem in einem Luft/EGR -Strömungsweg angeordneten, elektrisch betriebenen Verdichter, welcher, gesteuert durch zumindest ein Ventil, wahlweise mit Frischluft und/oder rückgeführtem Abgas durchströmbar ist, wobei das Einlasssystem zumindest einen mit einem Frischluftströmungsweg strömungsverbundenen Einlasssammler aufweist, von welchem zumindest ein zu mindestens einem Zylinder führender Einlasskanal ausgeht.

Aus der US 6,062,026 ist eine Brennkraftmaschine mit einem Abgasrückführsystem bekannt, wobei in einem Luft/EGR-Strömungsweg (EGR= Exhaust Gas Recirculation) ein elektrischer Verdichter angeordnet ist. Der elektrische Verdichter ist über eine ein Bypassventil aufweisende Umgehungsleitung umgehbar. Dabei ist im Bereich einer Zusammenführung der Abgasrückführleitung und eines Frischluftströmungsweges ein Mischventil angeordnet. Der Luft/EGR-Strömungsweg mündet als einzige Einlassleitung in den Einlasssammler. Eine zylinderselektive Abgasrückführung ist somit nicht möglich. Das Mischventil hat den Nachteil, dass es für sowohl für hohe Temperaturen, als auch für hohe Abgas/Luft-Durchsätze ausgelegt werden muss, was sich nachteilig auf den Herstellungsaufwand und die Kosten auswirkt. Da das Mischventil vom Abgas durchströmt wird, ist es starker Verschmutzung ausgesetzt, was sich sehr nachteilig auf die Standzeit auswirkt.

Aus der EP 0 911 502 B1 ist eine Brennkraftmaschine mit einem Abgasrückführsystem, wobei die Abgasrückführleitung in eine Verteilerleiste einmündet, von welcher pro Zylinder jeweils ein in jeweils einen Einlasskanal einmündender Verteilerkanal ausgeht. Dadurch kann für alle Zylinder ein möglichst gleiche und hohe Ladungsverdünnung erreicht werden.

Aufgabe der Erfindung ist es, auf möglichst einfache Weise bei einer Brennkraftmaschine der eingangs genannten Art mit möglichst geringem Aufwand Kraftstoffverbrauch und Emissionen in allen Betriebsbereichen zu verringern und eine hohe Standzeit zu ermöglichen.

Erfindungsgemäß wird das dadurch erreicht, dass das vorzugsweise als einfaches Regelventil ausgebildete erste Ventil in der Abgasrückführleitung des Abgasrückführsystems, vorzugsweise stromaufwärts des elektrischen betriebenen Ver-

dichters, und ein zweites Ventil in einer Frischluftströmungsweg des Einlasssystems, vorzugsweise stromaufwärts des elektrischen Verdichters, angeordnet ist.

Somit kann auf ein fehleranfälliges und kostenintensives hochtemperaturbeständiges Frischluft/EGR-Mischventil verzichtet werden. Eine besonders einfache Variante der Erfindung sieht vor, dass das zweite Ventil als Rückschlagventil - vorzugsweise stromaufwärts der Umgehungsleitung - ausgebildet ist. Dies ermöglicht eine besonders einfache und genaue Regelung der EGR-Raten in allen Betriebsbereichen der Brennkraftmaschine.

Eine bevorzugte Ausführung der Erfindung sieht vor, dass das zweite Ventil durch ein einfaches Regelventil gebildet ist. Dadurch kann ein besonders weiter Regelbereich für Abgas und Frischluft, sowie einem Gemisch aus Abgas und Frischluft, ermöglicht werden. Das erste Ventil kann auf hohe Abgastemperaturen ausgelegt werden, das zweite Ventil auf die maximale Einlassluftmenge. Im Vergleich zu dem aus dem Stand der Technik bekannten Mischventil ergeben sich nicht nur Vorteile hinsichtlich Kosten, Fertigung, Bauraum und Standzeit, sondern auch im Regelbereich. So ist es möglich das erste und das zweite Ventil vollkommen unabhängig voneinander zwischen einer Schließ- und einer vollkommenen Öffnungsstellung zu regeln. Somit sind zwischen 100 % Frischluft und 100 % EGR-Menge alle Zwischenmischverhältnisse möglich.

Die aus dem Stand der Technik bekannte Funktion des Mischventils ist somit auf zumindest zwei Ventile aufgeteilt. Durch die Aufteilung auf zwei Ventile können diese gegenüber einem Zweiwege-Mischventil besser ausgelegt werden. Das in der Abgasrückführleitung angeordnete erste Ventil kann auf hohe Temperatur und relativ geringem Durchsatz ausgelegt werden, während das zweite Ventil auf niedrigere Temperatur, aber auf höheren Durchsatz ausgelegt werden kann. Bei der Dimensionierung der beiden Ventile braucht somit kein Kompromiss eingegangen werden. Andererseits ist auch eine Überdimensionierung auf hohe Temperaturen und hohe Durchsätze nicht erforderlich. Somit kann der Herstellungsaufwand wesentlich verringert werden. Neben dem Vorteil eines geringeren Herstellungsaufwands ergibt sich auch ein geringerer Regelaufwand, als bei einem Mischventil. Der elektrische Lader kann wahlweise zur Förderung von rückgeführtem Abgas, von Frischluft, oder eines Gemisches aus Abgas und Frischluft eingesetzt werden. Dadurch kann das Transientverhalten wesentlich verbessert werden.

Der elektrische Verdichter ermöglicht es, auch bei ungünstigen Druckverhältnissen hohe Mengen an Abgas in das Einlasssystem rückzuführen. Weiters kann der elektrische Verdichter ergänzend zum Verdichter des Abgasturboladers als zu-

sätzliche Ladestufe für Frischluft oder einem Gemisch aus Frischluft und rückgeführtem Abgas verwendet werden.

In weiterer Ausführung der Erfindung kann vorgesehen sein, dass der elektrische Verdichter durch eine Umgehungsleitung umgehbar ist, wobei vorzugsweise in der Umgehungsleitung ein insbesondere als Rückschlagventil ausgebildetes drittes Ventil angeordnet ist.

Die Erfindung lässt sich sowohl bei Niederdruckabgasrückführsystemen, bei denen die Abgasrückführleitung stromabwärts der Abgasturbine des Abgasturboladers vom Abgassystem abzweigt und stromaufwärts des Verdichters des Abgasturboladers in das Einlasssystem einmündet., als auch bei Hochdruckabgasrückführsystemen, bei denen die Abgasrückführleitung stromaufwärts der Turbine des Abgasturboladers vom Abgassystem abzweigt und stromabwärts des Verdichters des Abgasturboladers in das Einlasssystem einmündet, einsetzen.

Um insbesondere bei Hochdruckabgasrückführsystemen eine gleichmäßige Aufteilung des rückgeführten Abgases zu ermöglichen, ist es von besonderem Vorteil, wenn der Luft/EGR-Strömungsweg stromabwärts des elektrischen Verdichters in zylinderselektive Zuführkanäle aufgeteilt ist, wobei pro Zylinder zumindest ein Zuführkanal in einen Einlasskanal einmündet. Die zylinderselektive Abgasrückführung hat den Zusatznutzen, dass eine Verschmutzung von Teilen des Einlasssystems, wie Ladeluftkühler, Einlasssammler oder dergleichen, vermieden und darüber hinaus das Transientverhalten wesentlich verbessert werden kann.

Ein besonderer Vorteil ergibt sich, wenn zumindest ein Zuführkanal in Richtung der Einlasskanal-Hauptströmung exzentrisch in den Einlasskanal so einmündet, dass eine Tumble-Strömung im Brennraum generiert oder zumindest unterstützt wird. Die Kanalachse des Zuführkanals kann im Bereich der Auslassöffnung mit der Mittelachse des Einlasskanals einen Winkel von $0^\circ \pm 30^\circ$ einschließen.

Eine effektive Unterstützung der Tumble-Strömung im Zylinder wird erreicht, wenn die Auslassöffnung in einem vom Zylinder weiter beabstandeten oberen Kanalabschnitt angeordnet ist.

Die Mündung zumindest eines Zuführkanals kann beispielsweise im Anfangsbereich des Einlasskanals, vorzugsweise im Bereich des Einlasssammlers, oder im Endbereich des Einlasskanals - vorzugsweise unmittelbar vor der Einmündung des Einlasskanals in den Brennraum - angeordnet sein. Durch die exzentrische Einströmung wird im Einlasskanal eine asymmetrische Geschwindigkeitsverteilung initiiert, wodurch bei der Einströmung in den Zylinder ein Tumble-Impuls initiiert wird. Dadurch kann die Ladungsbewegung im Brennraum erzeugt oder

unterstützt werden. Weiters kann über die gerichtete EGR-Zufuhr auch eine EGR-Schichtung im Brennraum erzeugt werden

Eine besonders gute Ladungsbewegung lässt sich generieren, wenn der Einlasskanal zumindest abschnittsweise eine parallel zur Einlasskanal-Hauptströmung ausgebildete Kanaltrennwand aufweist, wobei die Kanaltrennwand vorzugsweise im Bereich der Mittelachse bzw. des oberen Drittels des Einlasskanals angeordnet ist. Unter dem oberen Drittel des Einlasskanals ist jenes Drittel zu verstehen, welches am weitesten vom Zylinder bzw. der Zylinderkopfdichtebene entfernt ist. Der Einlasskanal ist somit durch die Kanaltrennwand in zumindest zwei Kanalabschnitte aufgeteilt, wobei in den oberen Kanalabschnitt die Abgasrückführleitung einmündet. Die Kanaltrennwand trägt dazu bei, dass die Geschwindigkeitsverteilung der Einlassströmung im Einlasskanal bis zum Eintritt in den Zylinder aufrecht erhalten bleibt.

Weiters kann vorgesehen sein, dass der Luft/EGR-Strömungsweg stromaufwärts der Aufteilung in die Zuführkanäle, vorzugsweise stromabwärts des elektrischen Verdichters, mit dem Frischluftströmungsweg des Einlasssystems strömungsverbunden ist, wobei vorzugsweise in der Strömungsverbindung zwischen dem Frischluftströmungsweg und dem Luft/EGR-Strömungsweg ein, vorzugsweise durch ein Regelventil gebildetes, viertes Ventil angeordnet ist.

Die Strömungsverbindung ermöglicht es, den die Ladungsbewegung unterstützenden Effekt von der Abgasrückführung zu entkoppeln und Abgasrückführrate und Ladungsbewegungsunterstützung weitgehend unabhängig voneinander einzustellen.

Die Erfindung wird im Folgenden anhand der Figuren näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 bis Fig. 6 erfindungsgemäße Brennkraftmaschinen in verschiedenen Ausführungsvarianten;

Fig. 7 bis Fig. 9 Einlasssysteme von erfindungsgemäßen Brennkraftmaschinen in verschiedenen Ausbildungen.

Funktionsgleiche Teile sind in den Ausführungsvarianten mit gleichen Bezugszeichen versehen.

Die für mehrere Zylinder Z ausgebildete Brennkraftmaschine 1 weist ein Abgasrückführsystem 2 zwischen einem Auslasssystem 3 und einem Einlasssystem 4 auf. Mit Bezugszeichen 5 ist ein Abgasturbolader bezeichnet, dessen Abgasturbine 6 im Auslassstrang 7 des Auslasssystems 3 und dessen Verdichter 8 im Einlassstrang 9 des Einlasssystems 4 angeordnet ist. Stromabwärts der Turbine 6

des Abgasturboladers 5 sind Abgasreinigungseinrichtungen 10 und Schalldämpfer 11 angeordnet.

Im Einlassstrang 4 ist stromaufwärts des Verdichters 8 des Abgasturboladers ein Luftfilter 12 und stromabwärts des Verdichters 8 ein Ladeluftkühler 13 angeordnet. Mit Bezugszeichen 14 ist eine im Abgasstrang stromabwärts der Abgasturbine 6 angeordnete Lambdasonde, mit Bezugszeichen 15 ein im Einlassstrang 9 stromabwärts des Verdichters 8 angeordneter Ladedrucksensor bezeichnet. Vor dem Eintritt des Einlassstranges 9 in den Einlasssammler 16 ist eine Drosselklappe 17 angeordnet. Vom Einlasssammler 16 führen zylinderindividuelle Einlasskanäle 18 zu den einzelnen Zylindern Z.

Das Abgasrückführsystem 2 weist eine Abgasrückführleitung 19 auf, welche vom Abgasstrang 7 ausgeht, und zum Einlasssystem 4 führt. In der Abgasrückführleitung 19 ist ein Abgasrückführkühler 20 und ein als Regelventil ausgebildetes erstes Ventil 21 angeordnet.

Mit Bezugszeichen 22 ist ein elektrischer Verdichter bezeichnet, welcher in einem Luft/EGR -Strömungsweg 30 so zwischen dem Abgasrückführsystem 2 und dem Einlasssystem 4 positioniert ist, dass er wahlweise rückgeführtes Abgas, Frischluft, oder ein Gemisch aus rückgeführtem Abgas und Frischluft fördern kann. Frischluftseitig ist im Frischluftströmungsweg 9a, 9b stromaufwärts des elektrischen Verdichters 22 ein zweites Ventil 23 angeordnet, welches als Regelventil 23a (Fig. 1) oder als Rückschlagventil 23b (Fig. 2) ausgeführt sein kann. Der elektrische Lader 22 kann frischluftseitig über eine vom Frischluftströmungsweg 9a ausgehende Umgehungsleitung 24 - dem Frischluftströmungsweg 9c-, in welcher ein als Rückschlagventil ausgebildetes drittes Ventil 25 angeordnet ist, umgangen werden.

In den Fig. 1 und Fig. 2 ist das Abgasrückführsystem 2 als Niederdruck- Abgasrückführsystem ausgebildet, wobei die Abgasrückführleitung 19 stromabwärts der Abgasturbine 6 vom Abgasstrang 7 ausgeht und stromaufwärts des Verdichters 8 in das Einlasssystem 4 einmündet. Die Fig. 1 und 2 unterscheiden sich dabei nur durch die Anordnung und Ausbildung des zweiten Ventils 23 voneinander, wobei in Fig. 1 das zweite Ventil 23 als Regelventil 23a ausgebildet ist und das Regelventil 23a im zum elektrischen Verdichter 22 führenden Frischluftströmungsweg 9b stromabwärts der Abzweigung der Umgehungsleitung 24 angeordnet ist. In Fig. 12 ist das zweite Ventil 23 als Rückschlagventil 23b ausgebildet und stromaufwärts der Abzweigung der Umgehungsleitung 24 im Frischluftströmungsweg 9a des Einlasssystems 4 angeordnet.

In den in Fig. 3 bis Fig. 6 dargestellten Ausführungsbeispielen ist das Abgasrückführsystem 2 als Hochdruckabgasrückführsystem ausgebildet, wobei die Abgasrückführleitung 19 stromaufwärts der Abgasturbine 6 vom Abgasstrang 7 abzweigt und stromabwärts des Verdichters 8 in das Einlasssystem 4 einmündet. Im Bereich der Einmündung des Luft/EGR -Strömungsweges 30 in das Einlasssystem 4 ist eine Verteilerleiste 26 mit zylinderselektiven Zuführkanälen 27 angeordnet. Die Zuführkanäle 27 münden entweder direkt in zu jedem Zylinder Z führenden Einlasskanälen 18 (Fig. 7) oder in den Einlasssammler 16 (Fig. 8 und Fig. 9) ein, wobei die Austrittsöffnungen 27a der Zuführkanäle 27 in die Einlasskanal-Hauptströmung E der Einlasskanäle 18 gerichtet sind. Die Kanalachse 27' des Zuführkanals 27 schließt im Bereich von dessen Austrittsöffnung 27a mit der Mittelachse 28 des Einlasskanals 18 einen Winkel α von $0^\circ \pm 30^\circ$ ein. Die Austrittsöffnung 27a jedes Zuführkanals 27 ist dabei exzentrisch bezüglich des Einlasskanals 18, vorzugsweise in der vom Zylinder Z weiter beabstandeten oberen Kanalhälfte, angeordnet, wodurch eine gezielte Ladungsbewegung der Einlassströmung im Zylinder Z initiiert wird, wie in den Fig. 7 bis Fig. 9 angedeutet ist. Insbesondere wird eine Tumble-Bewegung T im Zylinderraum Z verstärkt oder verursacht. Die Ladungsbewegung kann weiters verstärkt werden, wenn der Einlasskanal 18 durch eine in Einlasskanal-Hauptströmung E orientierte Kanaltrennwand 29, welche beispielsweise im Bereich der Mittelachse 28 des Einlasskanals 18 angeordnet sein kann, in zumindest zwei Abschnitte - einen dem Zylinder abgewandten oberen Abschnitt 18a und einen dem Zylinder zugewandten unteren Abschnitt 18b - geteilt ist, wobei die Einströmung des rückgeführten Abgases A in den Fig. 7 bis Fig. 9 in den oberen Abschnitt 18a des Einlasskanals 18 erfolgt. Beim Eintritt in den Zylinder Z bilden sich somit unterschiedliche Strömungsgeschwindigkeiten aus, wie mit den Pfeilen S angedeutet ist. Dadurch entsteht im Zylinderraum Z eine ausgeprägte Tumble-Bewegung T.

Der Luft/EGR-Strömungsweg 30 des elektrischen Verdichters 22 kann weiters über eine Verbindungsleitung 32 mit dem Frischluftströmungsweg 9c des Einlassstranges 9 verbunden sein, wobei in der Verbindungsleitung 32 ein als Regelventil ausgebildetes viertes Ventil 33 angeordnet sein kann. Bei der in Fig. 5 abgebildeten Ausführung mündet die Verbindungsleitung 32 zwischen der Drosselklappe 17 und dem Einlasssammler 16 in den Einlassstrang 9 ein.

Fig. 6 zeigt eine Variante, bei der die Verbindungsleitung 32 stromaufwärts der Drosselklappe 17 mit dem Frischluftströmungsweg 9c des Einlassstranges 9 verbunden ist. In diesem Fall kann auf das vierte Ventil 33 verzichtet werden. Die Verbindungsleitung 32 ermöglicht es, Abgasrückführung und Ladebewegung voneinander zu entkoppeln.

Wie in den Fig. 3 und Fig. 4 ersichtlich ist, ist in der Ladeluftleitung 30 stromabwärts des elektrischen Verdichters 22 ein weiterer Ladeluftkühler 31 angeordnet. Durch Ansteuerung des ersten Ventils 21 und des zweiten Ventils 23 fördert der elektrische Verdichter 22 entweder Frischluft aus dem Frischluftstrang 9a des Einlasssystems 4, oder rückgeführtes Abgas aus der Abgasrückführleitung 19, oder ein Gemisch aus rückgeführtem Abgas und Frischluft. Das erste Ventil 21 braucht dabei nur für die höchstzulässige rückgeführte Abgasmenge, aber für hohe Abgastemperaturen ausgelegt werden. Das zweite Ventil 23 dagegen wird thermisch wenig belastet, muss aber große Einlassluftmengen steuern können. Somit kann jedes der beiden Ventile 21, 23 optimal für seinen jeweiligen Verwendungszweck ausgelegt werden.

In allen Ausführungsvarianten dient der elektrische Verdichter 22 sowohl als zweite Ladestufe, als auch als Pumpe für rückgeführtes Abgas. Dadurch gelingt es, auch bei ungünstigen Druckverhältnissen eine Abgasrückführung mit hohen Abgasrückföhraten durchzuführen. In Bereichen schlechten Ansprechverhaltens wirkt der elektrische Verdichter 22 (der entweder vor oder nach dem Verdichter 8 des Abgasturboladers angeordnet sein kann) als zweite Ladestufe, die das sogenannte "Turboloch" schließen kann. In Bereichen ungünstigen Druckverhältnisses wirkt der elektrische Verdichter 22 als Pumpe für rückgeführtes Abgas. Die benötigte elektrische Energie wird dabei vorzugsweise über einen verbesserten Generator (z.B. einem Riemen-Starter-Generator) erzeugt – und zwar in Schubphasen oder in Phasen, in denen die Energieerzeugung von der Energiebilanz her positiv ist. Nur in Notfällen wird die Energie zum Zeitpunkt des Verbrauches am elektrischen Verdichter 22 erzeugt.

Die in den Fig. 3 bis Fig. 6 dargestellten Varianten - Hochdruckabgasrückführung mit elektrischem Lader 22 - haben den Zusatznutzen, dass wie bei jeder Hochdruckabgasrückführung zylinderselektive Abgasrückführung möglich ist. Dadurch kann übermäßige Verschmutzung des Einlasssystems 4 vermieden und das Transientverhalten verbessert werden. Weiters ist bei zylinderselektiver Zufuhr im Zylinderkopf auch die Erzeugung von Ladungsbewegung möglich. Darüber hinaus kann über die gerichtete Zufuhr auch eine Schichtung des rückgeführten Abgases im Brennraum erzeugt werden.

P A T E N T A N S P R Ü C H E

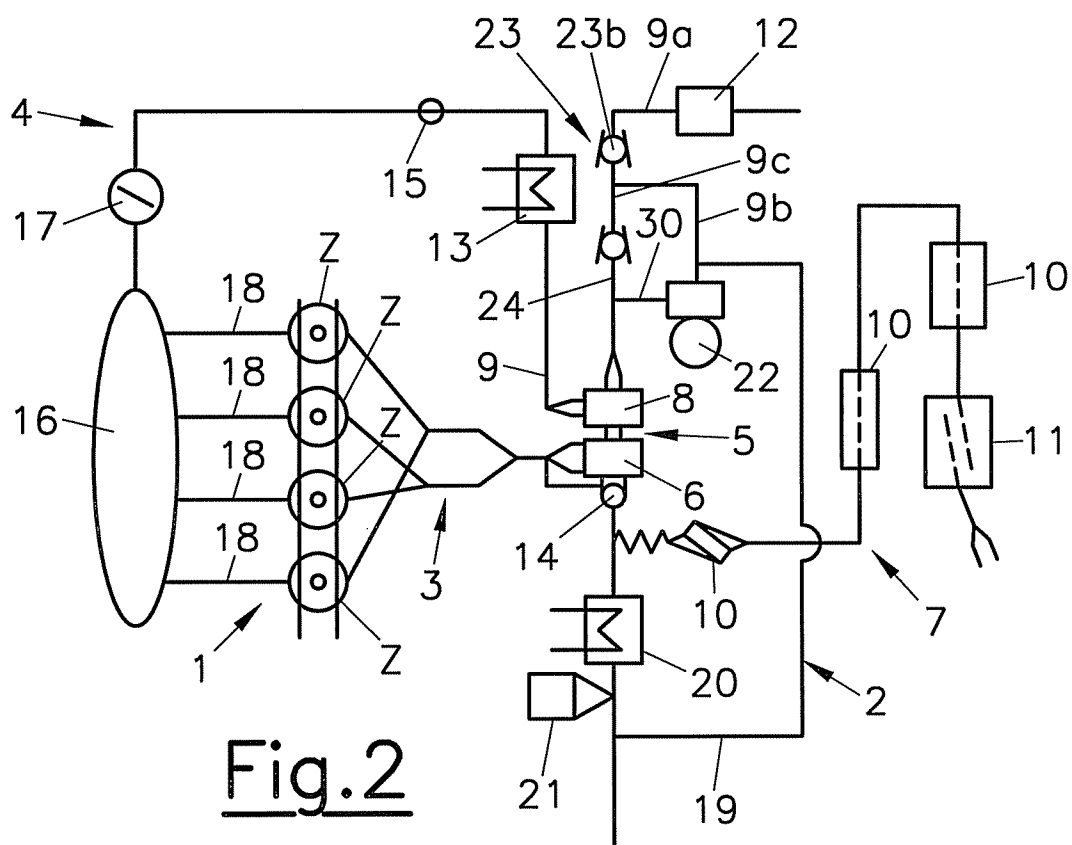
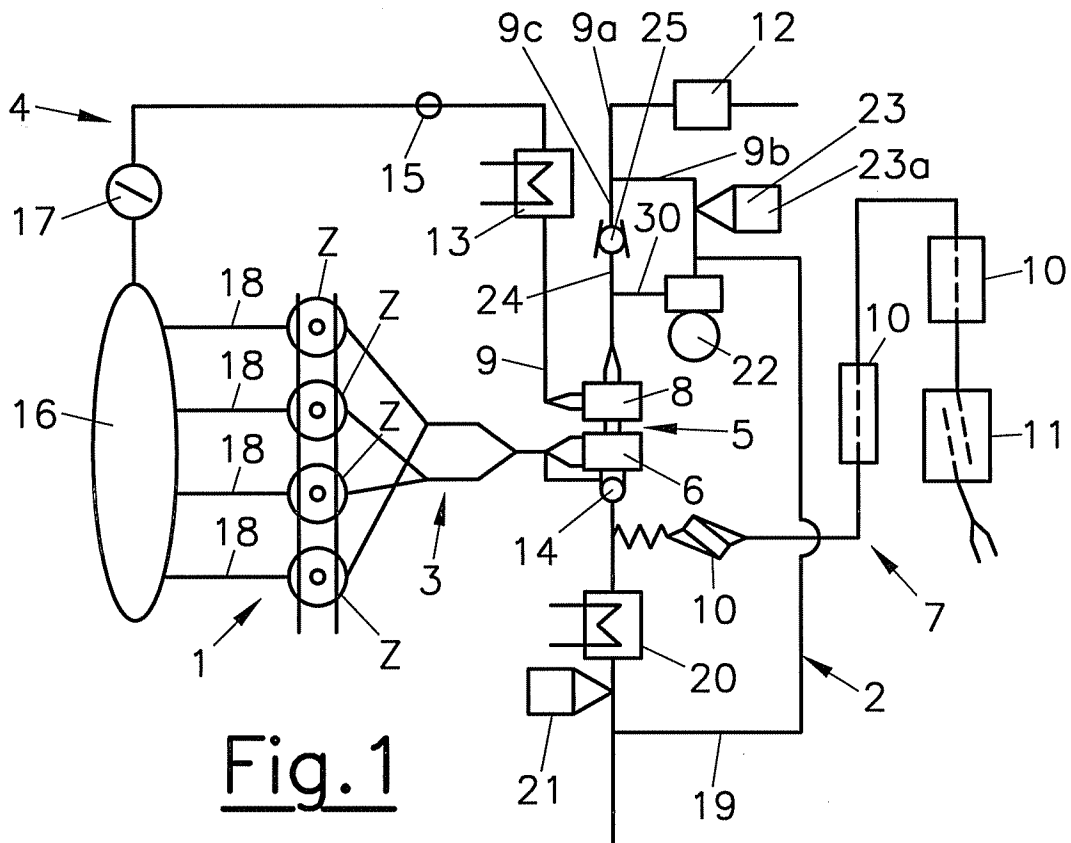
1. Brennkraftmaschine (1) mit mehreren Zylindern (Z), mit einem eine Abgasrückführleitung (19) zwischen einem Auslasssystem (3) und einem Einlasssystem (4) aufweisenden Abgasrückführsystem (2), sowie mit zumindest einem Abgasturbolader (5), mit einem in einem Luft/EGR -Strömungsweg (30) angeordneten, elektrisch betriebenen Verdichter (22), welcher, gesteuert durch zumindest ein Ventil (21), wahlweise mit Frischluft und/oder rückgeführtem Abgas durchströmbar ist, wobei das Einlasssystem (4) zumindest einen mit einem Frischluftströmungsweg (9a, 9b, 9c) strömungsverbundenen Einlasssammler (16) aufweist, von welchem zumindest ein zu mindestens einem Zylinder (Z) führender Einlasskanal (18) ausgeht, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein vorzugsweise als einfaches Regelventil ausgebildetes erste Ventil (21) in der Abgasrückführleitung (19) des Abgasrückführsystems (2), vorzugsweise stromaufwärts des elektrisch betriebenen Verdichters (22), und ein zweites Ventil (23) in einem Frischluftströmungsweg (9a, 9b) des Einlasssystems (4), vorzugsweise stromaufwärts des elektrischen Verdichters (22), angeordnet ist.
2. Brennkraftmaschine (1) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zweite Ventil (23) als Regelventil (23a) ausgebildet ist.
3. Brennkraftmaschine (1) nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass das zweite Ventil (23) als Rückschlagventil (23b) ausgebildet ist.
4. Brennkraftmaschine (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass der elektrische Verdichter (22) durch eine Umgehungsleitung (24) umgehbar ist, wobei vorzugsweise in der Umgehungsleitung (24) ein insbesondere als Rückschlagventil ausgebildetes drittes Ventil (25) angeordnet ist.
5. Brennkraftmaschine (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Abgasrückführsystem (2) als Niederdruckabgasrückführsystem ausgebildet ist, wobei die Abgasrückführleitung (19) stromabwärts der Abgasturbine (6) des Abgasturboladers (5) vom Abgassystem (3) abzweigt und stromaufwärts des Verdichters (8) des Abgasturboladers (5) in das Einlasssystem (4) einmündet.
6. Brennkraftmaschine (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Abgasrückführsystem (2) als Hochdruckabgasrückführsystem ausgebildet ist, wobei die Abgasrückführleitung (19) stromaufwärts der Turbine (6) des Abgasturboladers (5) vom Abgassystem (3)

abzweigt und stromabwärts des Verdichters (8) des Abgasturboladers (5) in das Einlasssystem (4) einmündet.

7. Brennkraftmaschine (1) nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass sich der Luft/EGR-Strömungsweg (30) stromabwärts des elektrischen Verdichters (22) in zylinderselektive Zuführkanäle (27) aufteilt, wobei pro Zylinder (Z) zumindest ein Zuführkanal (27) in einen Einlasskanal (18) einmündet.
8. Brennkraftmaschine (1) nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Luft/EGR-Strömungsweg (30) stromaufwärts der Aufteilung in die Zuführkanäle (27), vorzugsweise stromabwärts des elektrischen Verdichters (22), mit dem Frischluftströmungsweg (9c) des Einlasssystems (4) strömungsverbunden ist (Fig. 5, 6).
9. Brennkraftmaschine (1) nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass in der Strömungsverbindung (32) zwischen dem Frischluftströmungsweg (9c) und dem Luft/EGR-Strömungsweg (30) ein, vorzugsweise durch ein Regelventil gebildetes, viertes Ventil (33) angeordnet ist.
10. Brennkraftmaschine (1) nach einem der Ansprüche 7 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass zumindest ein Zuführkanal (27) in Richtung der Einlasskanal-Hauptströmung (E) exzentrisch in den Einlasskanal (18) so einmündet, dass eine Tumble-Strömung (T) im Zylinder (Z) generiert oder zumindest unterstützt wird.
11. Brennkraftmaschine (1) nach Anspruch 7 bis 10, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Kanalachse (27') des Zuführkanals (27) im Bereich dessen Austrittsöffnung (27a) mit der Mittelachse (28) des Einlasskanals (18) einen Winkel (α) von $0^\circ \pm 30^\circ$ einschließt.
12. Brennkraftmaschine (1) nach einem der Ansprüche 7 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Austrittsöffnung (27a) in einem vom Zylinder (Z) weiter beabstandeten oberen Kanalabschnitt (18a) des Einlasskanals angeordnet ist.
13. Brennkraftmaschine (1) nach einem der Ansprüche 7 bis 12, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Austrittsöffnung (27a) zumindest eines Zuführkanals (27) im Anfangsbereich des Einlasskanals (18), vorzugsweise im Bereich des Einlasssammlers (16), angeordnet ist.
14. Brennkraftmaschine (1) nach einem der Ansprüche 7 bis 13, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Austrittsöffnung (27a) zumindest eines Zuführka-

nals (27) im Endbereich des Einlasskanals (18) - vorzugsweise unmittelbar vor der Einmündung des Einlasskanals (18) in den Zylinder (Z) - angeordnet ist.

15. Brennkraftmaschine (1) nach einem der Ansprüche 7 bis 14, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Einlasskanal (18) zumindest abschnittsweise eine parallel zur Einlasskanal-Hauptströmung (E) ausgebildete Kanaltrennwand (29) aufweist, wobei vorzugsweise die Kanaltrennwand (29) zumindest abschnittsweise im Bereich der Mittelachse (28) des Einlasskanals (18) angeordnet ist, und wobei die Kanaltrennwand (29) den Einlasskanal (18) in einen dem Zylinder abgewandten oberen und einen dem Zylinder zugewandten unteren Kanalabschnitt (18a, 18b) teilt.
16. Brennkraftmaschine (1) nach Anspruch 15, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Kanaltrennwand (29) zumindest abschnittsweise in einem oberen Drittel des Einlasskanals (18) angeordnet ist.



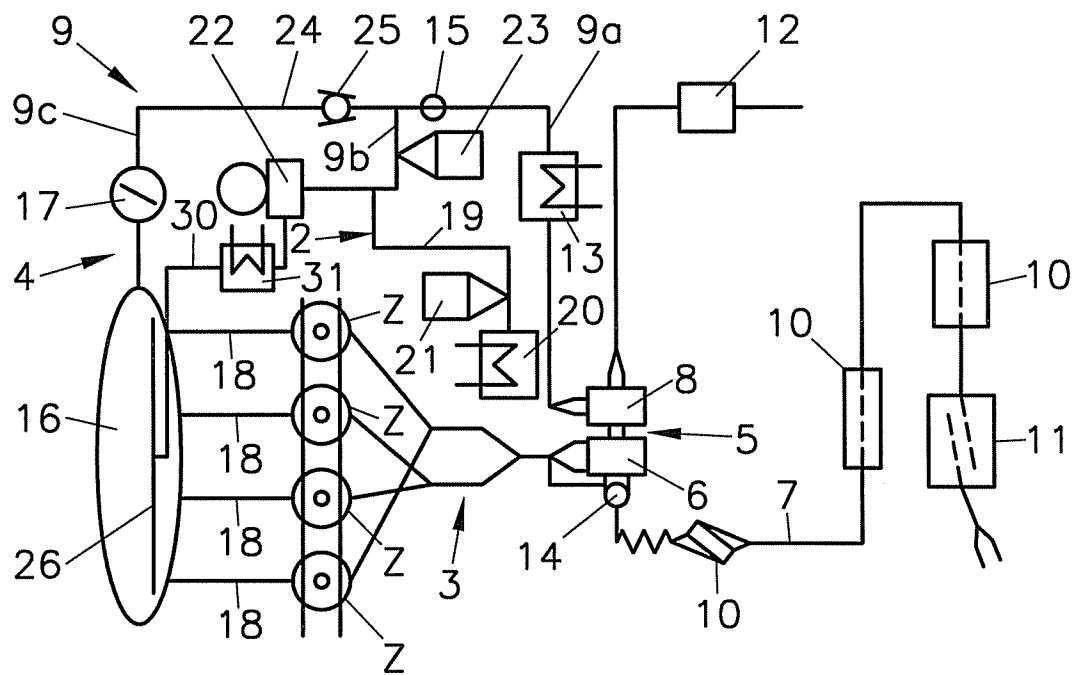


Fig.3

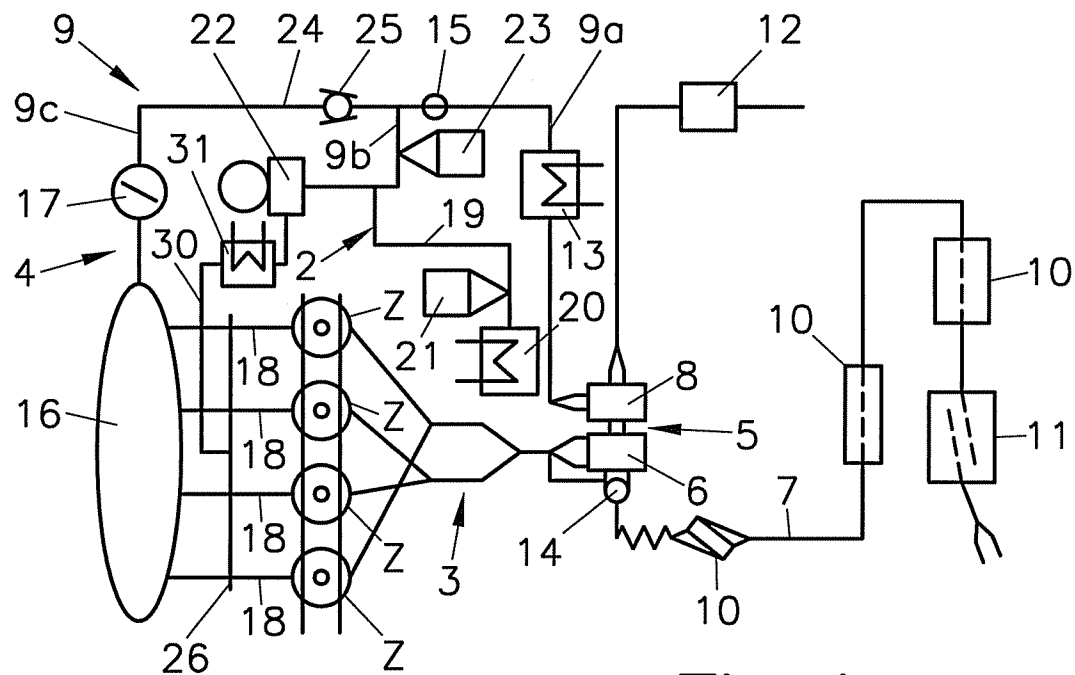
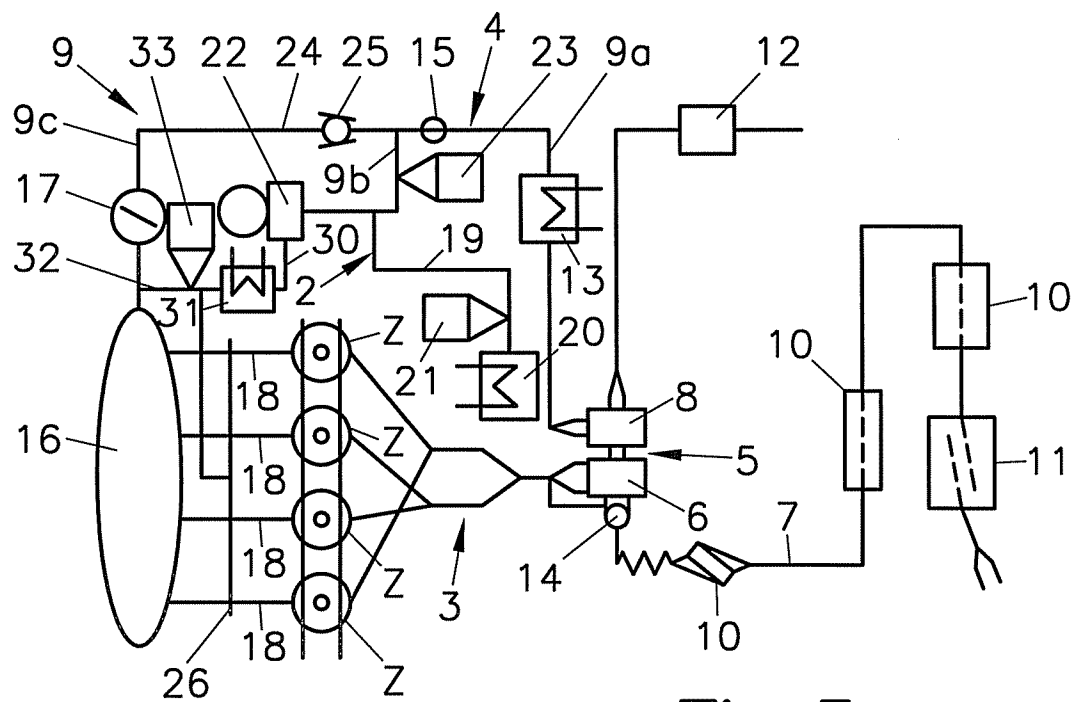
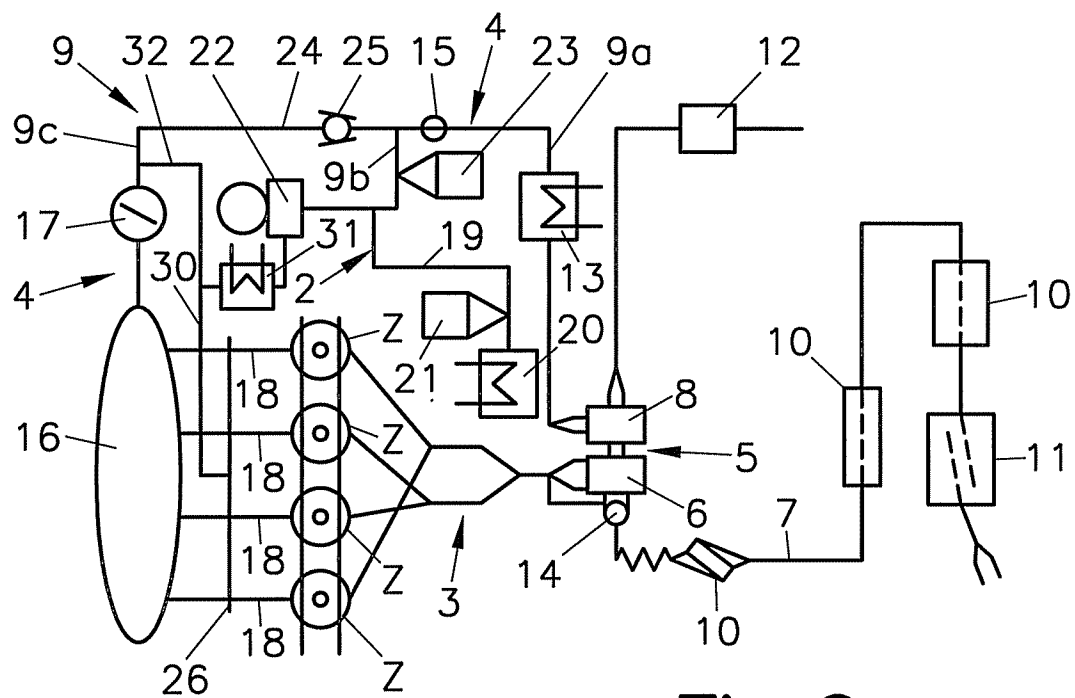


Fig.4

Fig.5Fig.6

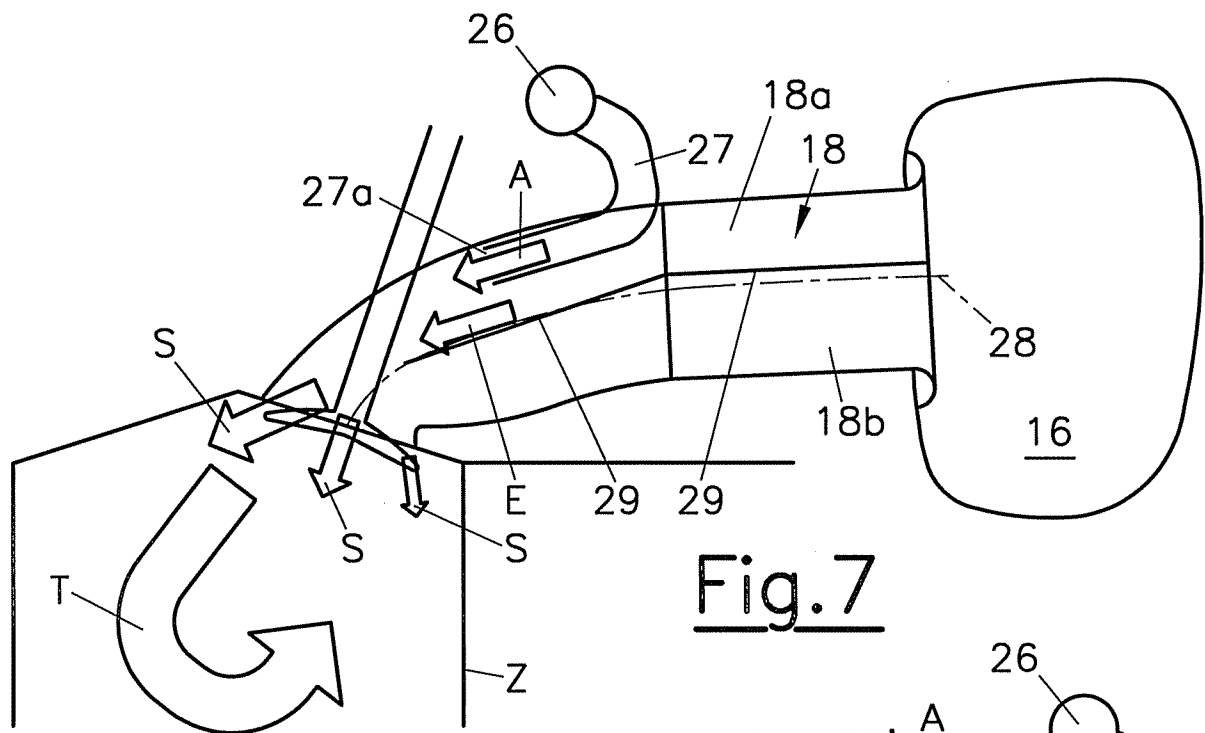


Fig. 7

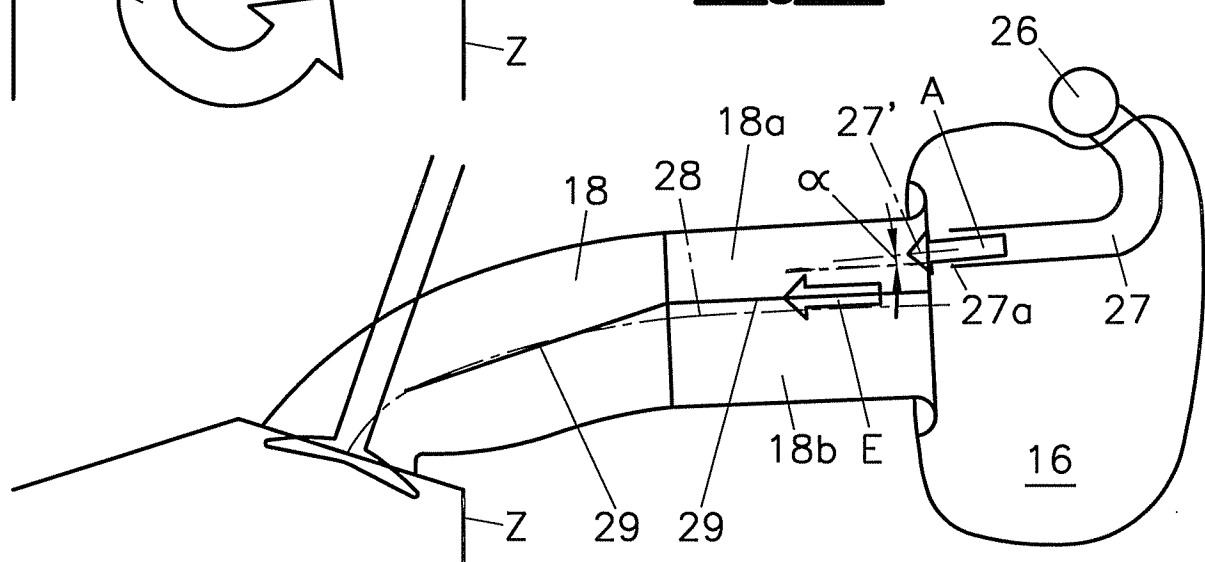


Fig. 8

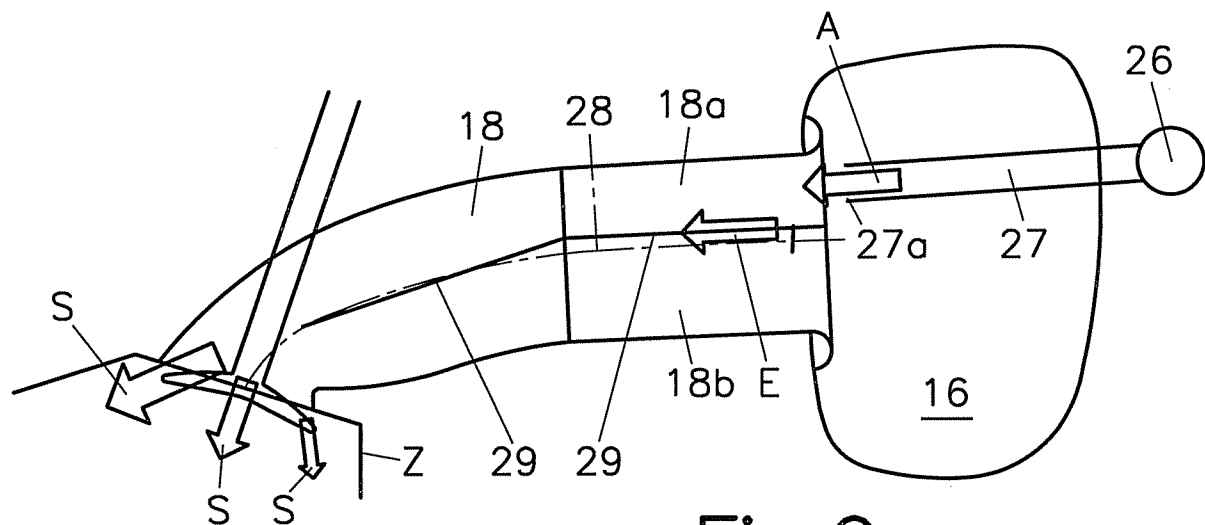


Fig. 9

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2014/054923

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
INV. F02B33/00 F02M35/10 F02B39/10 F02M25/07
ADD.

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
F02B F02M

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 1 493 907 A2 (MAZDA MOTOR [JP]) 5 January 2005 (2005-01-05)	1-6
Y	abstract paragraph [0010] - paragraph [0019] figures 1,6,8	7-16
X	----- WO 2010/012919 A1 (RENAULT SA [FR]; CHAZAL YANN [FR]; FONTVIEILLE LAURENT [FR]) 4 February 2010 (2010-02-04)	1-3,6
A	abstract figures 1a-6	4,5
X	----- WO 2007/083131 A1 (RICARDO UK LTD [GB]; COOPER BRIAN GORMAN [GB]; CORNWELL RICHARD CHARLE) 26 July 2007 (2007-07-26) abstract page 9, line 16 - page 10, line 22 figure 1 ----- -/-	1-6



Further documents are listed in the continuation of Box C.



See patent family annex.

* Special categories of cited documents :

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

"E" earlier application or patent but published on or after the international filing date

"L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

"O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

"P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

"X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

"Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art

"&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

22 April 2014

Date of mailing of the international search report

02/05/2014

Name and mailing address of the ISA/

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Payr, Matthias

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No
PCT/EP2014/054923

C(Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	WO 2005/090763 A1 (DAIMLER CHRYSLER AG [DE]; FINGER HELMUT [DE]; FLEDERSBACHER PETER [DE]) 29 September 2005 (2005-09-29) figure 1 -----	1-6
Y	EP 2 330 278 A1 (AISIN SEIKI [JP]) 8 June 2011 (2011-06-08) abstract figures 1-11 -----	7-16
Y	GB 2 293 862 A (FORD MOTOR CO [GB]) 10 April 1996 (1996-04-10) abstract figures 1,2 page 9, line 16 - line 26 page 9, line 34 - page 10, line 7 -----	7-16
A	US 2010/146968 A1 (SIMPSON ALEXANDER [DE] ET AL) 17 June 2010 (2010-06-17) abstract figures 1,2 -----	1-16
A	EP 0 586 123 A2 (HITACHI LTD [JP] HITACHI LTD [IT]) 9 March 1994 (1994-03-09) abstract column 11, line 28 - column 12, line 5 figures 8,9 -----	1-16

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International application No

PCT/EP2014/054923

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 1493907	A2	05-01-2005	CN 1576561 A 09-02-2005
		DE 602004004947 T2 15-11-2007	
		EP 1493907 A2 05-01-2005	
		JP 4207695 B2 14-01-2009	
		JP 2005023900 A 27-01-2005	
		US 2005000497 A1 06-01-2005	
WO 2010012919	A1	04-02-2010	FR 2934645 A1 05-02-2010
		WO 2010012919 A1 04-02-2010	
WO 2007083131	A1	26-07-2007	AT 463662 T 15-04-2010
		EP 1974136 A1 01-10-2008	
		JP 4741678 B2 03-08-2011	
		JP 2009523961 A 25-06-2009	
		US 2009007563 A1 08-01-2009	
		WO 2007083131 A1 26-07-2007	
WO 2005090763	A1	29-09-2005	DE 102004011251 A1 13-10-2005
		EP 1723326 A1 22-11-2006	
		JP 2007527970 A 04-10-2007	
		US 2007044470 A1 01-03-2007	
		WO 2005090763 A1 29-09-2005	
EP 2330278	A1	08-06-2011	CN 102165164 A 24-08-2011
		EP 2330278 A1 08-06-2011	
		JP 4840676 B2 21-12-2011	
		JP 5057194 B2 24-10-2012	
		JP 2011208642 A 20-10-2011	
		US 2011174279 A1 21-07-2011	
		WO 2010071013 A1 24-06-2010	
GB 2293862	A	10-04-1996	GB 2293862 A 10-04-1996
		WO 9610688 A1 11-04-1996	
US 2010146968	A1	17-06-2010	NONE
EP 0586123	A2	09-03-1994	DE 69327210 D1 13-01-2000
		DE 69327210 T2 30-03-2000	
		DE 69332000 D1 11-07-2002	
		DE 69332000 T2 09-01-2003	
		DE 69333934 T2 22-06-2006	
		DE 69334114 T2 31-10-2007	
		EP 0586123 A2 09-03-1994	
		EP 0801224 A2 15-10-1997	
		EP 1103716 A2 30-05-2001	
		EP 1186770 A2 13-03-2002	
		JP H0681719 A 22-03-1994	
		US 5325828 A 05-07-1994	

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
 INV. F02B33/00 F02M35/10 F02B39/10 F02M25/07
 ADD.

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPC) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPC

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
 F02B F02M

Recherchierte, aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 1 493 907 A2 (MAZDA MOTOR [JP]) 5. Januar 2005 (2005-01-05)	1-6
Y	Zusammenfassung Absatz [0010] - Absatz [0019] Abbildungen 1,6,8	7-16

X	WO 2010/012919 A1 (RENAULT SA [FR]; CHAZAL YANN [FR]; FONTVIEILLE LAURENT [FR]) 4. Februar 2010 (2010-02-04)	1-3,6
A	Zusammenfassung Abbildungen 1a-6	4,5

X	WO 2007/083131 A1 (RICARDO UK LTD [GB]; COOPER BRIAN GORMAN [GB]; CORNWELL RICHARD CHARLE) 26. Juli 2007 (2007-07-26) Zusammenfassung Seite 9, Zeile 16 - Seite 10, Zeile 22 Abbildung 1	1-6

	-/-	



Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen



Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" frühere Anmeldung oder Patent, die bzw. das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

22. April 2014

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

02/05/2014

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde

Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
 NL - 2280 HV Rijswijk
 Tel. (+31-70) 340-2040,
 Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Payr, Matthias

C. (Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	WO 2005/090763 A1 (DAIMLER CHRYSLER AG [DE]; FINGER HELMUT [DE]; FLEDERSBACHER PETER [DE]) 29. September 2005 (2005-09-29) Abbildung 1	1-6
Y	----- EP 2 330 278 A1 (AISIN SEIKI [JP]) 8. Juni 2011 (2011-06-08) Zusammenfassung Abbildungen 1-11	7-16
Y	----- GB 2 293 862 A (FORD MOTOR CO [GB]) 10. April 1996 (1996-04-10) Zusammenfassung Abbildungen 1,2 Seite 9, Zeile 16 - Zeile 26 Seite 9, Zeile 34 - Seite 10, Zeile 7	7-16
A	----- US 2010/146968 A1 (SIMPSON ALEXANDER [DE] ET AL) 17. Juni 2010 (2010-06-17) Zusammenfassung Abbildungen 1,2	1-16
A	----- EP 0 586 123 A2 (HITACHI LTD [JP] HITACHI LTD [IT]) 9. März 1994 (1994-03-09) Zusammenfassung Spalte 11, Zeile 28 - Spalte 12, Zeile 5 Abbildungen 8,9 -----	1-16

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2014/054923

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 1493907	A2	05-01-2005	CN 1576561 A 09-02-2005
		DE 602004004947 T2 15-11-2007	
		EP 1493907 A2 05-01-2005	
		JP 4207695 B2 14-01-2009	
		JP 2005023900 A 27-01-2005	
		US 2005000497 A1 06-01-2005	
WO 2010012919	A1	04-02-2010	FR 2934645 A1 05-02-2010
		WO 2010012919 A1 04-02-2010	
WO 2007083131	A1	26-07-2007	AT 463662 T 15-04-2010
		EP 1974136 A1 01-10-2008	
		JP 4741678 B2 03-08-2011	
		JP 2009523961 A 25-06-2009	
		US 2009007563 A1 08-01-2009	
		WO 2007083131 A1 26-07-2007	
WO 2005090763	A1	29-09-2005	DE 102004011251 A1 13-10-2005
		EP 1723326 A1 22-11-2006	
		JP 2007527970 A 04-10-2007	
		US 2007044470 A1 01-03-2007	
		WO 2005090763 A1 29-09-2005	
EP 2330278	A1	08-06-2011	CN 102165164 A 24-08-2011
		EP 2330278 A1 08-06-2011	
		JP 4840676 B2 21-12-2011	
		JP 5057194 B2 24-10-2012	
		JP 2011208642 A 20-10-2011	
		US 2011174279 A1 21-07-2011	
		WO 2010071013 A1 24-06-2010	
GB 2293862	A	10-04-1996	GB 2293862 A 10-04-1996
		WO 9610688 A1 11-04-1996	
US 2010146968	A1	17-06-2010	KEINE
EP 0586123	A2	09-03-1994	DE 69327210 D1 13-01-2000
		DE 69327210 T2 30-03-2000	
		DE 69332000 D1 11-07-2002	
		DE 69332000 T2 09-01-2003	
		DE 69333934 T2 22-06-2006	
		DE 69334114 T2 31-10-2007	
		EP 0586123 A2 09-03-1994	
		EP 0801224 A2 15-10-1997	
		EP 1103716 A2 30-05-2001	
		EP 1186770 A2 13-03-2002	
		JP H0681719 A 22-03-1994	
		US 5325828 A 05-07-1994	